

福岡市街地における 街路の相互関係からみた分析

石橋 知也¹・柴田 久²

¹正会員 工修 福岡大学工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡県福岡市城南区七隈8-19-1, E-mail:tomoya@fukuoka-u.ac.jp)

²正会員 工博 福岡大学工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡県福岡市城南区七隈8-19-1, E-mail:hisashi@fukuoka-u.ac.jp)

本研究では、都市の魅力構成要素としての街路に着目し、それらの相互関係性や位置付けを明らかにすることを試みる。研究対象として、福岡市街地(天神・博多地区)の骨格を形成する6つの街路(渡辺通り、昭和通り、大博通り、住吉通り、明治通り、国体道路)を取り上げた。街路の構成要素に加え、看板率や路線価、歩行者の傾向などの指標から総合的に各街路の関係性の分析を行った。その結果、街路と街路が交わることで創出される連続領域や変化領域、さらには市街地における各街路の位置付けが明らかとなり、街路を面的に捉えることの重要性が示された。

キーワード: 街路, 相互関係, 景観評価, 福岡市

1. はじめに

景観法の施行により、魅力ある都市の景観に対する議論が高まっている。これを受け、都市の景観評価を目的とした研究の蓄積も多く見られる。一方、既往の街路景観評価では各街路に対する一定方向の視軸を設定した上で、SD法、D/H、天空率などの評価指標が重視された街路単体の研究、評価が目立つ。しかし、自明のごとく実際の街路は様々な他の街路と繋がり、連続しているため、街路を評価する際には街路単体の評価だけではなく、それぞれの街路の相互の関係性や位置付けを明らかにする必要があると考えられる。また、道路特定財源の一般財源化や財政悪化による公共工事費の削減等の昨今の事情により、街路の新設等に多大な費用をかけることは難しい状況である。よって、今後の街路を中心とした公共空間の整備を進めるにあたっては、既存の街路やそれに付随する施設をいかに活用するかが重要であり、街路の位置付けや街路相互の関係性の把握が必要不可欠であると言える。

よって、本研究では各街路の相互関係性、役割に着目し、定量的かつ総合的に、主に歩行者の観点から都市内街路の分析および考察を試みる。調査対象の街路として、福岡市の中心市街地である天神地区、博多地区における6つの街路(渡辺通り、昭和通り、大博通り、住吉通り、明治通り、国体道路)を取り上げる。

2. 対象街路の概要及び調査方法

(1) 各街路の概要

本研究で対象とする6つの街路についての概要を以下に述べる(図-1)。

a) 渡辺通り

天神の中心部を南北に走る全長約1.3kmの通りであり、正式名称は福岡県道602号後野福岡線である。区間は中央区天神橋口交差点から中央区渡辺通り1丁目交差点までを指す。戦災復興都市計画により幅員が18mから50mに順次拡幅された街路である。

b) 昭和通り

範囲は博多区石堂大橋から中央区荒戸交差点の約3.4km区間の愛称であり、正式名称は市道博多姪

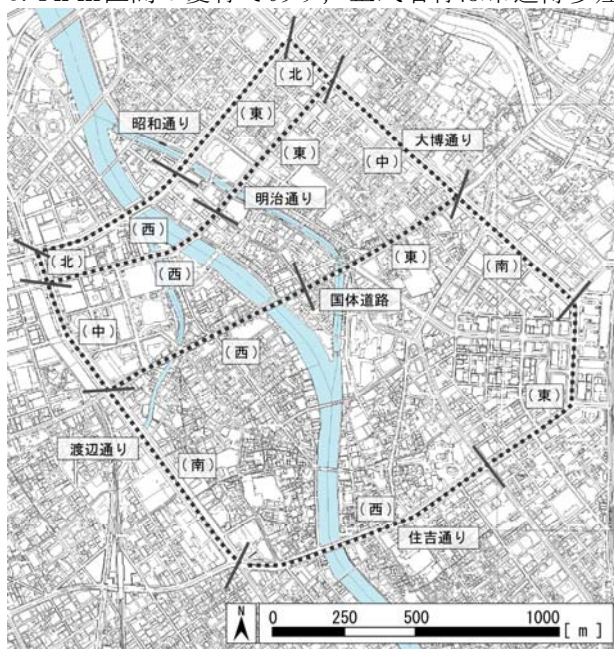


図-1 対象街路の位置関係

浜線である。渡辺通りと同じく戦災復興都市計画により順次幅員が 50m に拡幅された通りであり、終日車の流れが絶えない街路である。ここでは、天神橋口交差点から蔵本交差点までの約 1.2km の区間を調査対象としている。

c) 大博通り

博多区博多駅交通センター前交差点から博多区福岡サンパレス前の約 1.9km の区間の愛称であり、正式名称は福岡県道 43 号博多停車場線である。博多港と博多駅を結ぶ軸線として利用されてきたが、後に博多港船溜りが埋め立てられたことにより、港への軸線としてのシンボル性は減衰している。前述の二つの街路と同じく、戦災復興計画により街路幅員が 50m に順次拡幅された街路である。ここでは、蔵本交差点から博多駅交通センター前交差点までの約 1.4km の区間を調査対象としている。

d) 住吉通り

博多区博多駅交通センター前交差点から中央区渡辺通り 1 丁目交差点の約 1.7km の区間の愛称であり、正式名称は市道博多駅草ヶ江線である。また、1976 年からの緑のプロムナード構想により街路樹の植樹が行われている。

e) 明治通り

博多区東大橋交差点から西区小戸西交差点の約 10.1km の区間（正式：市道千代今宿線）を指す。旧一般名称は「電車通り」で、平成元年に公募により、現在の「明治通り」となった。また、1979 年からの福岡市のトランジットモール事業により大濠・舞鶴・西公園と、東公園を結ぶ東西軸として整備された。ここでは天神交差点から呉服町交差点までの約 1.3km を調査対象としている。

f) 国体道路

博多区祇園町交差点から中央区大濠 1 丁目交差点の約 4.2km の区間（国道 202 号線）を指し、中央区の警固交差点から赤坂 3 丁目交差点の区間は、「けやき通り」とも呼ばれている。沿線には大規模商業施設「キャナルシティ博多」や歓楽街「中洲」がある。また天神駅から博多駅までを最短距離で結ぶ幹線道路として、混雑が日常化している街路でもある。ここでは渡辺通り 4 丁目交差点から祇園町交差点までの約 1.4km を調査対象としている。

(2) 調査対象街路の設定

福岡市中心市街地の拠点である天神地区と博多地区における主要な街路として、十分に認知されており、愛称で呼ばれている通りを対象とした。また、今回の対象街路の全長はそれぞれ 1km 以上あり、同一の街路でも場所により特徴が異なっていると考えられる。そのため、本研究では便宜上、他の街路と交わる任意の地点で各街路を計 14 の区間に区切り、その区間ごとに後述する指標を用いて分析を行った。また、対象街路のうち 4 つの街路（渡辺通り・昭和通り・大博通り・住吉通り）は新・福岡都心構想において「歩行者が楽しく回遊できる軸」とする「都心インナーリング」として設定され、市街

地を構成する街路の重要な骨格として位置付けられている。

(3) 調査項目および分析指標

a) 各種幅員

福岡市道路下水道局道路管理部路政課より提供を受けた道路台帳平面図¹⁾から、街路の街路幅員、車道幅員、歩道幅員を読みとり、それぞれの平均値と分散値を街路ごとに算出した。また、街路幅員の正確な平均値を得るため、急激に街路の幅が広がっている交差点付近での値は無効とした。

b) 建物の正面幅

同市住宅都市局都市計画部都市計画課より提供を受けた構造都市計画図（GIS データ）²⁾から、沿道建物の正面幅を読み取り、平均値を算出した。

c) 建物の高さ

同じく構造都市計画図（GIS データ）から対象街路の沿道建物を抽出し、階数を把握した。これを参考に、階高 3m として建物高さを概算した。

d) 看板率

沿道建物に付属する看板の壁面に対する割合を算出した。算出の方法については、商業地における街路景観を対象とした先行研究³⁾を参考とた。沿道建物の平看板、袖看板、ショーウィンドウ等の商業用ディスプレイを含めたものを看板面積 y とし、街路と平行な壁面から上記看板面積を除いたものを純粋壁面 x とし、下記の(1)式を用いて計算を行った（図-2）。

$$\text{看板率} = y / (x + y) \quad (1)$$

また、写真には撮影側と反対側の沿道も写り込むことがあるが、先行研究を参照し撮影側沿道の看板のみを分析対象としている。なお本調査では、対象街路区間の両側の歩道を対象とし、その両端と中心部での 2 方向の写真、計 8 枚の平均値を街路の看板率と定義する。ただし、撮影地点に建物がない、または神社などの特異な建物がある場合は無効とした。また、本研究では看板率の表記は百分率とした。

e) 主要樹種

同市住宅都市局公園緑地部公園管理課より提供を受けた公園緑地調査⁴⁾から、各街路の主要樹種を把握した。



看板面積：y
純粋壁面：x

図-2 看板率の算出方法

表-1 各街路沿道の建物用途

	渡辺通り			昭和通り			明治通り			
	全体	北	中	南	全体	西	東	全体	西	東
1 業務施設	25	3	5	17	38	21	17	43	25	18
2 商業施設	11	0	6	5	8	2	6	15	3	12
3 宿泊施設	3	0	0	3	3	0	3	1	1	0
4 娯楽施設	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2
5 遊技施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 商業系用途複合施設	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7 住宅	1	0	0	1	5	2	3	1	0	1
8 店舗併用住宅	2	0	0	2	3	1	2	2	1	1
9 作業所併用共同住宅	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 官公庁施設	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
11 文化厚生施設	3	0	0	3	4	0	4	1	0	1
12 運輸倉庫施設	0	0	0	0	5	2	3	0	0	0
13 工業施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 家内工業施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 危険物貯蔵・処理施設	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
16 農業漁業用施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	46	3	12	31	68	29	39	66	31	35

	大博通り				住吉通り			国体道路		
	全体	北	中	南	全体	西	東	全体	西	東
1 業務施設	58	15	25	18	40	20	20	20	12	8
2 商業施設	3	0	3	0	25	24	1	41	27	14
3 宿泊施設	3	0	0	3	3	0	3	2	2	0
4 娯楽施設	2	0	0	2	0	0	0	3	2	1
5 遊技施設	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0
6 商業系用途複合施設	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
7 住宅	3	0	3	0	15	15	0	9	2	7
8 店舗併用住宅	3	0	3	0	9	8	1	23	7	16
9 作業所併用共同住宅	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 官公庁施設	0	0	0	0	4	1	3	0	0	0
11 文化厚生施設	5	1	4	0	2	1	1	5	2	3
12 運輸倉庫施設	1	0	0	1	1	0	1	3	1	2
13 工業施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 家内工業施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 危険物貯蔵・処理施設	3	2	1	0	1	1	0	0	0	0
16 農業漁業用施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17 その他	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
合計	81	18	39	24	103	72	31	108	57	51

f) 路線価

国税庁が発表している路線価図⁵⁾から路線価を読みとり、各街路の平均路線価を算出した。

g) 建物用途

建物の正面幅や高さと同じく、福岡市構造都市計画図（GISデータ）から、各街路沿道の建物用途を把握した（表-1）。

h) 歩道の舗装の種類

対象街路歩道の舗装の写真を撮り、舗装の種類および舗装の変化する地点を把握した。ここでは橋梁上の舗装は考慮しないものとした。

i) 歩行者の傾向

現地において複数枚の写真を撮り、そこに写り込んだ歩行者属性を分析することで各街路の歩行者の傾向を把握した。調査時間帯は基本的に昼間である。

j) 交通量

同市が毎年行っている交通量調査の集計結果⁶⁾から、対象街路の値を抽出し1時間当たりの交通量に換算した。

3. 各対象街路の区間ごとの相互分析

(1) 区間ごとの指標による単純分析

表-2に区間ごとの分析指標をまとめた。

a) 渡辺通り（北）

渡辺（北）（以下、渡辺（北））は、昭和通りと

明治通りで区切られた約 110mの区間である。幅員は街路幅員が 49.70m、歩道幅員（片側）が 9.65m であり、沿道の建物は全て業務施設である。階数は全て 9 階以上であり、建物高さ（30.00m）は対象街路区間の中で、渡辺通り（中）に次いで大きい値を示した。前述の建物の用途が影響しているからか、看板率（7.43%）は対象街路の他の区間と比べて小さい値となっている。路線価は 3,695 千円/㎡であり、交通量 2,257 台/時である。歩道は石張り舗装で統一されている。

b) 渡辺通り（中）

渡辺通り（中）（以下、渡辺（中））は、明治通りと国体道路に区切られた約 440mの区間である。幅員は街路幅員が 49.97m、歩道幅員（片側）が 9.90mである。建物高さ・正面幅、路線価において、対象街路の中で最も大きい値を示した。また、建物の階数は半数以上が 10 階以上を示し、商業地「天神」を象徴する地域と言える。建物の用途は商業系用途複合施設を含めた商業施設が 58.3%、業務施設が 41.7%である。看板率（9.42%）は渡辺（北）に次いで小さく、交通量は 2,411 台/時である。歩道は渡辺（北）と同じく赤系の石張り舗装で統一されている。

c) 渡辺通り（南）

渡辺通り（南）（以下、渡辺（南））は、国体道路と住吉通りで区切られた約 750mの区間である。幅員は街路幅員が 50.02m、歩道幅員（片側）が 9.69mである。建物用途は業務施設が 54.8%、商業施設が 16.1%であり業務施設の占める割合が高い。建物高さ（21.10m）及び正面幅（27.15m）は渡辺（中）と比べて小さい値を示した。さらに、路線価（2,229 千円/㎡）は渡辺（中）の半分以下の値を示した。一方で看板率は、渡辺通りの他の区間に比べ大きく 15.76%である。歩道の舗装はタイル、インターロッキング、アスファルト、石張りが用いられており舗装の変化が多い区間である。

d) 昭和通り（西）

昭和通り（西）（以下、昭和（西））は、渡辺通りと中洲大通りの延長線上に区切られた約 550mの区間であり、街路幅員は 50.06m、歩道幅員（片側）は 7.99mである。街路幅員の分散は 0.02 であることから、街路幅員が一定であると言える。建物用途は業務施設が 72.4%、商業施設が 6.9%であり、業務施設の割合が高い。正面幅（20.57m）、看板率（18.28%）、路線価（1,541 千円/㎡）は、昭和通り（東）と比べて大きい値を示した。また交通量（2,618 台/時）は大博通り（中）に次いで大きい。主要の舗装はアスファルト（赤系）であり、その他は石張り、インターロッキングの舗装が確認できた。

e) 昭和通り（東）

昭和通り（東）（以下、昭和（東））は、中洲大通りと大博通りに区切られた約 640mの区間である。街路幅員は 49.96mであり、歩道幅員（片側）は 7.79mである。街路幅員の分散は 0.03 であること

街路名	渡辺通り	渡辺通り(北)	渡辺通り(中)	渡辺通り(南)	昭和通り	昭和通り(西)	昭和通り(東)	国体道路	国体道路(西)	国体道路(東)	大博通り	大博通り(北)	大博通り(中)	大博通り(南)	住吉通り	住吉通り(西)	住吉通り(東)	明治通り	明治通り(西)	明治通り(東)
	街路全長(m)	1300	110	440	750	1190	550	640	1400	780	620	1350	210	610	530	1680	950	730	1270	660
街路幅員 D(m)	平均	50.00	49.70	49.97	50.02	50.03	49.96	23.39	22.65	24.38	49.70	49.85	49.43	50.10	36.20	36.26	36.06	25.92	25.60	26.21
	最大	50.90	49.70	50.10	50.90	50.40	50.20	25.60	25.60	25.40	51.50	49.89	51.50	50.10	40.00	40.00	36.40	26.70	26.70	26.70
	最小	49.70	49.70	49.70	49.70	49.55	49.55	21.65	21.65	22.10	47.00	49.80	47.00	50.00	35.84	35.84	35.95	24.90	24.95	24.90
	分散	0.04	—	0.02	0.05	0.03	0.02	2.29	1.58	1.57	1.67	0.00	3.10	0.00	0.46	0.62	0.02	0.38	0.36	0.22
車道幅員 (m)	平均	26.94	28.40	26.42	26.54	29.80	30.18	14.47	14.30	14.70	26.10	26.62	25.78	26.44	22.20	22.44	21.52	12.61	13.13	12.13
	最大	30.65	28.40	28.40	30.65	36.06	34.45	17.65	17.65	16.10	28.60	27.90	26.90	28.60	25.90	25.90	22.70	15.40	15.40	12.60
	最小	25.00	28.40	25.00	25.00	25.65	26.45	11.85	11.85	12.58	24.55	25.34	25.55	25.40	20.70	20.70	20.98	11.55	12.10	11.55
	分散	1.29	—	1.39	1.25	3.49	3.47	2.97	4.09	1.49	0.55	0.69	0.11	1.04	0.94	1.18	0.15	1.11	1.76	0.08
歩道幅員 (片側)(m)	平均	9.78	9.65	9.90	9.69	7.94	7.79	4.45	4.16	4.83	9.67	9.10	9.59	9.83	5.78	5.67	6.08	6.66	6.23	7.05
	最大	10.20	9.75	10.20	10.05	10.00	10.00	7.00	7.00	5.20	11.70	9.80	11.70	10.10	8.00	8.00	6.20	7.60	7.60	7.45
	最小	4.80	9.55	8.65	4.80	3.03	5.50	3.03	2.00	3.90	5.90	8.30	5.90	8.10	3.05	3.05	5.90	3.50	3.50	5.60
	分散	0.54	—	0.08	0.84	2.29	1.97	3.15	0.68	0.94	0.07	0.66	1.54	0.28	0.75	0.97	0.01	0.86	1.34	0.11
歩道幅員(m)	19.56	19.30	19.80	19.38	15.88	15.98	15.88	8.90	8.32	9.66	19.34	18.20	19.18	19.66	11.56	11.34	12.16	13.32	12.46	14.10
街路幅員における歩道割合(%)	39.1	38.8	39.6	38.7	31.7	31.9	31.2	38.1	36.7	39.6	38.9	36.5	38.8	39.2	31.9	31.3	33.7	51.4	48.7	53.8
建物高さ	H(m)	24.59	30.00	32.25	21.10	17.51	19.76	15.85	15.06	13.79	16.47	16.17	16.46	26.88	17.33	14.00	25.06	22.68	24.77	20.83
	標準偏差	3.73	1.00	3.14	3.58	3.84	3.46	4.06	3.65	3.56	3.72	4.14	4.34	3.61	4.47	4.08	4.32	3.35	2.83	3.69
D/H	W(m)	34.90	42.06	53.15	27.15	2.86	2.53	3.15	1.55	1.84	2.55	3.08	3.00	1.86	2.09	2.59	1.44	1.14	1.03	1.26
	標準偏差	28.11	23.26	37.53	20.80	14.23	15.82	12.99	9.90	9.72	10.18	14.99	5.50	2.80	15.86	10.57	19.59	18.81	19.27	18.68
W/D	0.70	0.85	1.06	0.54	0.38	0.41	0.35	0.52	0.52	0.52	0.36	0.23	0.32	0.54	0.46	0.32	0.79	0.84	0.86	0.83
建物の総数	46	3	12	31	68	29	39	108	57	51	81	18	39	24	103	72	31	66	31	35
看板率(%)	11.56	7.43	9.42	15.76	14.36	18.28	10.44	18.19	15.94	20.76	15.83	15.28	18.08	14.28	14.79	17.49	12.48	13.45	17.83	10.16
路線面(千円/m ²)	3628	3695	5946	2229	1011	1541	534	1372	1892	703	1432	640	1010	1845	860	671	1363	2176	2940	1126
交通量(台/時)	2407	2257	2411	2479	2608	2618	2579	1629	1744	1284	2526	2301	2753	2525	2337	2579	2257	1616	1672	1447
車線数(本)	8	8	8	8	8	8	8	4	4	4	8	8	8	8	6	6	6	4	4	4
中央分離帯の有無	○	○	○	○	○	○	○	x	x	x	○	○	○	○	○	○	○	x	x	x
主要施設	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター	アメリカモーター
舗装	歩道(主要)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)
	歩道(その他)	石張り(赤系)・アスファルト(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)	石張り(赤系)
歩行者の傾向	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多
	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多	歩行者の密度が高い(北)と低い(南)では会社員が多

表-2 分析指標一覧

から街路幅員が一定な街路であると言える。建物用途は業務施設が 43.6%、商業施設が 15.4%であり、その他に宿泊施設や住宅、文化厚生施設などが存在している。また、路線価 (534 千円/㎡) と看板率 (10.44%) は昭和 (西) と比べると路線価は約 1/3、看板率は半分近い値となった。交通量は昭和 (西) 同様に大きく、2,579 台/時である。舗装は一部のレンガ舗装を除いてアスファルト舗装で統一されている。

f) 大博通り (北)

大博通り (北) (以下、大博 (北)) は昭和通りと明治通りによって区切られた約 210m の区間であり、街路幅員は 49.85m、歩道幅員 (片側) が 9.10m である。建物用途は業務施設 (83.3%) が大半を占め、商業施設は存在しない。また建物高さは 16.17m であり、建物正面幅 (11.52m)、路線価 (640 千円/㎡)、交通量 (2,301 台/時) は大博通りの他の区間と比べて小さい値を示した。看板率は 15.28% である。

g) 大博通り (中)

大博通り (中) (以下、大博 (中)) は明治通りと国体道路で区切られた約 610m の区間である。街路幅員は 49.43m、歩道幅員 (片側) が 9.59m である。建物用途は 64.1% が業務施設であり、残りは文化厚生施設が 10.3%、商業施設、住宅、店舗併用住宅がそれぞれ 7.7% である。建物高さは 16.46m、建物正面幅は 15.79m であり、1 階建ての建物が 35.9% を占めている。看板率 (18.08%) は大博通りの平均と比べ、大きな値を示した。路線価は 1,010 千円/㎡であり、交通量は 2753 台/時である。歩道は大博 (北) と同じく灰色系のタイルで舗装されている。

h) 大博通り (南)

大博通り (南) (以下、大博 (南)) は国体道路から博多駅までの約 520m の区間である。構成要素は、街路幅員は 50.10m、歩道幅員 (片側) が 9.83m、建物高さ・正面幅はそれぞれ 26.88m、26.93m であった。建物用途は業務施設 75.0%、宿泊施設 12.5%、娯楽施設 8.3% である。また、9 階以上の建物が約 7 割を占め、看板率は 14.28% である。路線価、交通量はそれぞれ 1,845 千円/㎡、2,525 台/時である。主要舗装は石張りである。

i) 住吉通り (西)

住吉通り (西) (以下、住吉 (西)) は、渡辺通りと市道御供所・井尻 3 号線に区切られた約 950m の区間である。幅員は街路幅員が 36.26m、歩道幅員 (片側) が 5.67m である。建物用途は、商業施設 (33.3%)、業務施設 (27.8%)、住宅 (20.8%)、店舗併用住宅 (11.1%) など様々な建物用途が見られる。建物高さは 14.00m であり、1 階建ての建物が 33.3%、4 階以下の建物が 6 割を占めている。また、建物の正面幅 (11.66m) は対象区間の中でも小さい値を示し、この区間の建物の低層かつ正面幅が小さいという特徴が把握された。看板率は 17.49% であり、住吉通り (東) と比べると

1.4 倍大きい値を示した。路線価は 671 千円/㎡であり、交通量は 2,579 台/時である。歩道はアスファルトで舗装されている。

j) 住吉通り (東)

住吉通り (東) (以下、住吉 (東)) は市道御供所・井尻 3 号線と大博通りに区切られた約 730m の区間である。幅員は街路幅員が 36.06m、歩道幅員 (片側) が 6.08m である。建物用途は、業務施設 (64.5%) が最も大きく、次に宿泊施設・官公庁施設 (9.7%) が大きな値を示した。建物高さ (25.06m)、建物の正面幅 (28.60m) は相対的に大きな値を示す一方、看板率 (12.48%) と小さい値を示した。路線価は 1,363 千円/㎡であり、交通量は 2,362 台/時である。舗装は赤系の石張り及びアスファルト舗装が用いられている。

k) 明治通り (西)

明治通り (西) (以下、明治 (西)) は渡辺通りと中洲大通りで区切られた約 660m の区間である。幅員は街路幅員が 25.60m、歩道幅員 (片側) が 6.23m である。街路幅員に対する歩道幅員の割合 (48.7%) は、他の区間と比べ突出して大きな値を示した。建物用途は業務施設が 80.6% を占めており、商業施設は 9.7% であった。建物高さは 24.77m、建物の正面幅は 22.14m である。一方、看板率は 17.83% であり、明治通り (東) と比べ、約 1.7 倍大きい値を示した。また路線価 (2,940 千円/㎡) は渡辺 (北) (中) に次いで大きい値であり、交通量は 1,672 台/時である。歩道は天神交差点から一つ目の交差点までは渡辺通りと同じ石張り舗装でありその他はタイル舗装が用いられている。

l) 明治通り (東)

明治通り (東) (以下、明治 (東)) は中洲大通りと大博通りで区切られた約 610m の区間である。幅員は街路幅員が 26.21m、歩道幅員 (片側) が 7.05m である。街路幅員に対する歩道幅員の割合 (53.8%) は対象の街路区間の中で最も大きな値を示した。建物用途は業務施設が 51.4%、商業施設が 34.3% である。建物高さは 20.83m であり、建物の正面幅は 21.67m である。看板率は 10.16% と小さく、整然としたオフィスビルが建ち並んでいる。路線価は 1,126 千円/㎡であり、交通量は 1,447 台/時である。舗装は博多川の手前までがタイル、その他は一部のレンガを除いてインターロッキングで舗装されている。

m) 国体道路 (西)

国体道路 (西) (以下、国体 (西)) は渡辺通りと中洲大通りで区切られた約 780m の区間である。幅員は街路幅員が 22.65m、歩道幅員 (片側) が 4.16m である。建物用途は商業施設 (47.4%)、業務施設 (21.1%)、店舗併用住宅 (12.3%) といった建物がみられるである。建物高さは 13.79m、建物の正面幅は 11.81m であり、看板率は 15.94% である。路線価は 1,892 千円/㎡であり、交通量は 1,744 台/時である。歩道の舗装にはインターロッキングが用いられている。

n) 国体道路（東）

国体道路（東）（以下、国体（東））は中洲大通りと大博通りで区切られた約 620mの区間である。幅員は街路幅員が 24.38m、歩道幅員（片側）が 4.83mである。建物用途は店舗併用住宅（31.4%）、商業施設（27.5%）、業務施設（15.7%）、住宅（13.7%）など多種の建物が混在している。建物高さは 16.47mであり、建物の正面幅は 12.57mである。看板率は 20.76%であり、他の街路区間の中で最も大きい値を示した。路線価は 703 千円/㎡であり、交通量は 1,284 台/時である。歩道は全域でインターロッキングの舗装が用いられている。

(2) D/Hに着目した街路の空間特性

街路空間が一定のまとまりを得るためには、ある程度の延長にわたって、街路幅員（D）および沿道建物の高さ（H）が一定に保たれていることが必要である。通常、D/Hが小さい街路は閉鎖性の強い空間となり、D/Hが大きくなるにつれて、その空間は開放的になってくる。一般的に、D/H=4 以上では圍繞感（囲まれ感）がなく、D/H=1~1.5 付近に均整があるとされ、D/H=1~3 程度ならば心地よい圍繞感があるとされている。一方、D/H>3 となる街路では茫洋とした空間となる⁷⁾とされている。対象街路でみると、渡辺（中）、住吉（東）、明治（西）（東）、国体（東）においてD/Hが 1~1.5 付近であるため街路空間に均整があり、昭和通り（東）および大博通り（北）・（中）においてはD/Hが 3 以上になっているため茫洋とした空間となることが推察できる。

(3) 各対象街路の区間ごとの相互分析

前節までを踏まえて、ここでは歩行者傾向や樹種の存在などの定性的な指標も含めて分析を行う。

a) 渡辺通り

街路幅員、歩道幅員（片側）において分散が 0.04、0.54 であるため街路全体を通してどちらも幅員がほぼ一定であると考えられる。また、街路幅員に対する歩道の割合は 39.1%であり、これは大博通りの割合とほぼ等しい。建物用途は 54.3%が業務で 24.4%が商業施設である。他の対象街路と比較すると、沿道の建物数が少なく建物の正面幅が広いという特徴が見られ、また建物高さは対象街路の中で最も大きい値を示した。中央には分離帯があり、歩道と同じく、クロガネモチが植樹されている。交通量は 2,407 台/時であり、住吉通りとほぼ同じ値を示した。

区間別で比較すると、（北）（南）は業務施設が多く（中）は商業施設が多い特徴が見られた。一方で（南）は（北）（中）に比べて建物高さ・正面幅、路線価の値が大幅に小さく、また渡辺（北）（中）で統一されていた石張り舗装は、（南）ではタイル舗装に変わっている。さらに現地踏査から、渡辺（南）は沿道建物の高さ、床面積にばらつきがあり、また渡辺（北）（中）に比べると建物同士の間隔が

空いていることが把握された。以上より、渡辺通りは国体道路を境にして、北と南で雰囲気には明らかな違いが見られた。また渡辺（中）は商業施設が多く、建物の正面幅が大きいにも関わらず、看板率は小さくなっており、天神の中心にある幹線としての特徴であると考えられる。

b) 昭和通り

街路幅員は 50.03mであり、分散は 0.03 であることから、幅員が一定な広幅員街路であると言える。建物用途は業務施設が 55.9%、商業施設が 11.8%であり、その他は宿泊施設、住宅、店舗併用住宅、文化厚生施設、運輸倉庫施設の建物が見られた。建物高さは 17.51mであり、他の 50m街路である渡辺通りや大博通りよりも小さい値を示す一方、D/Hは対象街路の中で最も大きい値となった。また、交通量は対象の 6 街路の中で最も大きい値を示している。樹種は街路全体を通して沿道にはイチョウが、分離帯にはクロガネモチが植樹されている。現地踏査では建物同士の間隔が目立ち、D/Hが示す通りの茫洋とした雰囲気を現地で把握できた。街並みの連続性が感じられにくいため、歩道の舗装であるアスファルトの赤色や街路樹の印象がより強く感じられ、また渡辺通りと大博通りと交わる付近及びバス停付近以外では歩行者数は少ない傾向にあった。

昭和（西）（東）の区間別に比較すると、街路幅員、歩道幅員は共にほぼ等しい値を示した。一方、建物高さ・正面幅、看板率、路線価においては昭和（西）の方が大きくなっている。また、路線価を場所別に見ても西方向に向かうほど大きくなっており、西中島橋を境に値が 2.3 倍になった。建物用途においては、昭和（西）で大半を占めていた業務施設の割合が、昭和（東）では低くなり、逆に商業施設の割合が高くなっている。以上により、天神北周辺の高層オフィスビルの雰囲気が、昭和通りを東に向かうことで弱まっていると考えられる。また、昭和通りは中洲地区を通過しており、その影響を明らかにするために、昭和通りを那珂川と博多川が区切る 3 区間（西側、中洲、東側）に分けて建物高さ及び正面幅の再分析を行った（図-3）。

これにより、当初の値と比較すると中洲地区は建物高さの指標で西側と、正面幅の指標で東側の建物と近似した値を示した。

c) 大博通り

渡辺・昭和通りと同様に街路・歩道の幅員はほぼ一定であり、歩道幅員（9.67m）は渡辺通りと近似

昭和通り		⇒	昭和通り(西)を3区間に分割	
(西)			西側	
建物高さ(m)	19.76	建物高さ(m)	19.32	
正面幅(m)	20.57	正面幅(m)	24.40	
(東)		中洲		
建物高さ(m)	15.85	建物高さ(m)	20.13	
正面幅(m)	17.54	正面幅(m)	16.29	
		東側		
		建物高さ(m)	15.57	
		正面幅(m)	17.03	

図-3 昭和通りにおける中洲地区の影響

した値を示した。建物用途は業務施設が 71.6%で大半を占め、建物高さ(19.48m)は渡辺通り、明治通りに次いで大きな値を示した。交通量は昭和通りと近似し、大きな値を示した。主要樹種は、アメリカカワウ及びボックスウッドである。また現地踏査より、歩道が広く見通しの良い一直線な街路であり、自転車利用者が多いことを把握している。

区間別に比較すると、大博(南)は建物高さ・正面幅、路線価において大博通りの他の区間と比べて大きい値を示し、看板率は小さい値を示した。さらに建物高さ、正面幅、路線価の値は南に向かうに従い大きくなり、大博(南)は(北)の値のそれぞれ2倍以上の大きさを示した。建物高さ・正面幅、街区の形状から博多駅前の高層オフィスビルの雰囲気は国体道路との交差点より南へ1つ目の交差点まで続いていると捉えられた。一方、大博通りの歩道における街路樹は車道沿いではなく、歩道の中心付近に植樹されている。これより、D/Hが3以上を示し茫洋とした空間になると思われる大博(北)

(中)の雰囲気を引き締めていると考えられる。

d) 住吉通り

街路幅員、歩道幅員共に分散が小さいため街路全体をとおして幅員はほぼ一定であると言える。建物用途は業務施設が 38.8%、商業施設が 24.3%、住宅が 14.6%、店舗併用住宅が 8.7%であり、国体道路について住宅の割合が高いことが示された。建物高さは 17.33mであり、4階以下の建物が半数以上を占めている。一方、車線数は6車線であり渡辺・昭和・大博通りの3街路よりも2車線少ないが、交通量は2,337台/時と大きく渡辺通りと近似した値を示した。主要樹種として歩道にはイチョウが、中央分離帯にはクロガネモチが植樹されている。

住吉通りを区間別で比較すると、住吉(東)が建物高さ・正面幅、路線価において住吉(西)よりも約2倍大きい値を示した。また建物用途においては、住吉(東)は業務施設、商業施設、住宅が多く、住吉(東)は業務施設が大半を占めている。また、沿道建物の高さ、用途における変化を住吉(西)と(東)の境に見ることができた。また、建物用途が影響しているから看板率では住吉(西)は住吉(東)よりも大きい値を示した。以上より、住吉(西)は低層の商業・業務・住宅の建物が混在しており、住吉(東)は高層オフィスビルが立ち並んでいると把握できた。

e) 明治通り

街路幅員、歩道幅員は共に分散が小さく、通り全体を通して幅員はほぼ一定であることが示された。また、街路幅員に対する歩道幅員の割合(51.4%)は、他の対象街路よりも突出した値を示した。街路幅員に対して建物の高さが高いため、D/H(1.14)は対象街路の中で最も小さい値を示す一方、街路樹が歩道を覆うように植樹されているため、建物の高さによる圧迫感を街路樹が和らげていると考えられる。

区間別にみると、中洲周辺に商業施設が密集して

明治通り	
(西)	
建物高さ(m)	24.77
正面幅(m)	22.14
(東)	
建物高さ(m)	20.83
正面幅(m)	21.67

明治通りを3区間に分割	
西側	
建物高さ(m)	27.15
正面幅(m)	25.77
中洲	
建物高さ(m)	19.41
正面幅(m)	14.45
東側	
建物高さ(m)	21.33
正面幅(m)	23.50

図-4 明治通りにおける中洲地区の影響

いることが確認できるため、明治通りを那珂川と博多川で区切られた3区間(西側、中洲、東側)で建物の正面幅及び高さの値を再計算した(図-4)。

これにより、建物高さは2区間に分けた場合と変わらない値を示したが、正面幅では西側及び東側の値が大きくなり、中洲の建物の正面幅はこの通りの中で相対的に小さくなっている。また建物高さにおいては西側の値の大きさが顕著になり、中洲と東側に大きな違いは見られない。これより、2区間の分け方では把握できなかった中洲の建物の特徴を把握することができた。また、路線価においては明治(西)が明治(東)よりも2倍以上大きな値を示し、場所ごとに見ると那珂川を境に路線価が約2倍になっている。さらに建物用途においては明治(西)では業務施設が約8割を占め、商業施設が約1割以下であるのに対し、明治(東)では業務施設の割合が低くなり、代わりに商業施設が約3割を占めている。以上から明治通りの西側が持つ高層オフィス街の雰囲気は那珂川を境にして切れていると推察された。

f) 国体道路

街路幅員、歩道幅員、建物高さ・正面幅において対象6街路の中で最も小さい値を示し、相対的規模が小さい街路と言える。建物用途は38.0%が商業施設、21.3%が店舗併用住宅、18.5%、住宅が8.3%である。街路舗装はインターロッキング舗装であり、渡辺通りとの交差点から400mの区間を除いた残りの歩道にはケヤキが植樹されている。

区間別に比較すると、国体(西)のほうが国体(東)よりも路線価、交通量の値が大きく、路線価においては2倍以上大きい値を示した。また、国体(西)では商業施設及び業務施設の割合が大きいものに対し、国体道路(東)では上記2つの割合が低くなり、店舗併用も含めた住宅の割合が約半分を占めている。また、那珂川から西側、中洲、博多川から東側の3区間で建物高さ及び正面幅を比較すると、国体道路における中洲の建物の高さが相対的に大きいことが示された。

5. 相互関係からみた街路の位置付けの把握と今後の街路景観整備に向けて

(1) 各街路の相互関係の分析

ここでは街路同士の相互関係に着目することで、各街路の位置付けを明らかにする。

a) 渡辺通りと昭和通り

50m街路として整備された双方は街路幅員は等しい値を示した。一方、昭和（西）の歩道幅員は渡辺（北）よりも片側で約1.7m狭くなっているため、これに比例して歩道幅員の割合も小さくなっている。また、建物高さでは約1.5倍、正面幅では約1.9倍、路線価においては約2.4倍渡辺（北）のほうが大きい値を示した。さらに昭和（西）は渡辺（北）よりもD/Hの値が大きく、主要樹種が違いうことも二つの街路の雰囲気の違いをもたらしていると考えられる。現地踏査では、昭和通りは渡辺通りよりも歩行者数が少なく両者の街路空間における賑わいに差が見られた。看板率は渡辺（北）が7.43%、昭和（西）が18.28%と両者の値には大きな違いが見られる。

b) 渡辺通りと明治通り

業務施設が大部分を占める明治（西）は、渡辺通りの平均と比べ街路幅員や歩道幅員、建物高さ・正面幅において小さい値を示した。さらに明治通りは渡辺通りよりもD/Hが小さく街路樹が歩行者に与える印象が強くなることも、両者の特徴の違いをもたらしている要因と考えられる。以上より、前述の渡辺（北）（中）の印象の違いも含め考察すると、渡辺通りと明治通りの交差点は、明治通り以北のオフィス街の立ち並ぶ地域と天神中心の商業地域との境界であると考えられる。

c) 渡辺通りと国体道路

国体道路は街路幅員、歩道幅員が渡辺通りの半分以下となっている。また、建物の正面幅が大きく、看板率が小さい渡辺通りに比べ、国体道路は建物正面幅が小さく看板率が大きい。また渡辺通りとの交差点から400mは国体道路に植樹がされていないことや、両者の交差点では舗装が変化していることも雰囲気に違いをもたらしていると考えられる。

d) 渡辺通りと住吉通り

渡辺（南）に比べて住吉（西）は商業施設が多く、建物高さ・正面幅が小さいことから両者の街路空間の構成には違いが生じていると考えられるが、一方で現地調査においては街路同士の連続性に違和感を感じられなかった。この要因として、住吉通りが渡辺通りと接続する部分が曲線を描いており両者は直交していないこと、さらに、両者の交差点を過ぎた区間には、どちらも街路樹が植樹されていないことが挙げられる。また、住吉（西）は渡辺通りとの交差点の次の交差点までは建物の床面積や正面幅が大きい傾向が確認できた。これより、渡辺通りの雰囲気はこの地点まで続いていると考えられる。

e) 大博通りと昭和通り

昭和（東）と大博（北）（中）を比較すると、建物用途地は業務施設が占める割合が大きく、また街路幅員、建物高さ、路線価、D/Hは近似した値となった。しかし、大博（北）（中）は舗装が灰色系のタイルで統一されており、街路樹が空間を引き締める役割を果たしているのに対し、昭和通りは建物間隔に空きが見られ茫洋とした空間に感じられる。

さらに、大博（北）は昭和（東）よりも歩道幅員が片側で1.3m、正面幅が6m小さいことから、両者の雰囲気の違いが感じられた。

f) 大博通りと明治通り

明治（東）は街路幅員においては大博（北）（中）の約半分の値を示し、街路空間としての規模に差が見られる。しかし、明治通りは歩道幅員の割合が53.8%と高いため、歩行者は街路幅員の減少による違和感を感じにくいと考えられる。さらに、建物用途は両者とも業務施設が大半を占めており、現地踏査からもオフィス街の雰囲気は連続していることが看取された。

g) 大博通りと国体道路

国体（東）の街路幅員、歩道幅員は大博（中）（南）の約半分以下であり、建物高さ・正面幅においても大幅に小さい値を示した。また、大博通りは業務施設が多く、国体道路は店舗併用住宅、商業施設、住宅が混在している。以上により、両者が全く異質の街路空間を保持しており、相互の影響を受けていないと考えられる。

h) 大博通りと住吉通り

大博（南）と住吉（東）は建物高さ、用途、正面幅において近似した値を示し、舗装においても赤系の石張り舗装が用いられている。また、両者は建物高さ・正面幅の値が他の対象街路に比べて大きい値となっており、博多駅周辺の高層オフィス街の雰囲気を保持した一連の街路であると捉えられる。

i) 渡辺通りと大博通り

対象街路全体における天神・博多の都心部をそれぞれ南北に貫く渡辺通りと大博通りの骨格としての重要性は言うまでもない。一方で両者は東西に走る4本の街路（昭和・明治・住吉通り・国体道路）と交わりながらもそれらの影響をほとんど受けず、非常に強い格を持った街路であると推察されよう。

j) 昭和通りと明治通り

近距離でほぼ平行に存在する昭和（西）と明治（西）の挟む那珂川以西の地区は、面的に広がるオフィス街区として捉えることができる。これにより両者は同質の格を共有していると考えられる。また、前述の渡辺（北）は渡辺通りの他の区間と比べて異質な空間となっているが、その要因は上記の様な特徴を持つ2本の街路に挟まれたことにあると推察される。

k) 昭和通り・明治通り・国体道路

前章で把握された昭和通り・明治通り・国体道路における中洲地区のそれぞれの建物を比較すると、その特徴の違いが見られた。これにより、同じ中洲地区にありながら交わる街路によって街路空間の雰囲気に違いが現れていることが明らかとなった。一方、約200mの近距離を平行している明治通りと昭和通りの中洲地区に着目すると、前者は中洲地区特有の商業施設が多いのに対し、後者には商業施設が全く存在しないという違いが見られた。これより、歓楽街中洲のもつ雰囲気は昭和通りまで及んでおらず、昭和通り独自の格の強さが認められた。

(2) 総合的考察

ここでは前節の結果を踏まえ、これまでに把握できた各街路の相互関係を総合的に考察し、各街路が持つ格や位置付け、ならびに今後の街路整備における可能性の検討を試みる(図-5)。

a) 相互関係からみた連続領域

渡辺(南)と住吉(西)は、住吉(西)の渡辺通りと接続する部分が曲線を描いており両者の交差点を過ぎた区間には街路樹が植樹されていないため、雰囲気連続していると感じられる。同様に、大博通りと明治通りにおいては、どちらも業務施設が大半を占めており現地踏査からも雰囲気に連続性が感じられた。また、大博通りと明治通りを比較すると、街路幅員の規模に違いがあるものの、明治通りは歩道幅員の割合が53.8%と高いため、歩行者は街路幅員の減少による違和感を感じにくいと考えられる。さらに、建物用途は両者とも業務施設が大半を占めており、現地踏査からもオフィス街の雰囲気は連続していることが看取された。一方で大博(南)と住吉(東)は建物高さ・正面幅、用途において近似した値を示し、舗装においても同種の石張り舗装であることから街路関係に連続性が感じられる。さらに両者は建物高さ・正面幅の値が他の対象街路に比べて大きい値となっており、博多駅周辺の高層オフィス街の雰囲気を保持した一連の街路であると捉えられる。以上より、渡辺通りと住吉通り、大博通りと明治通り、大博通りと住吉通りの交差点は「連続領域」を形成していると捉えることができた。

b) 相互関係からみた変化領域

渡辺通り(中)(南)に対し、国体道路(西)の街路幅員は半分以下となっている。また、建物の正面幅が大きく、看板率が小さい渡辺通りに比べ、国体道路は建物の正面幅が小さく看板率が大きい。さらに両者の交差点から400mは国体道路に植樹がされておらず、歩道の舗装が変化していることも雰囲気の違いをもたらしていると考えられる。以上より、渡辺通りと国体道路の交差点は相互の雰囲気に違いが見られる「変化領域」を形成していると捉えられた。同様に、大博通りと昭和通りの交差点も「変化領域」として把握された。

c) 中間領域と緩衝(異質)領域

昭和通りにおける中洲地区の建物は、建物高さにおいては西側の、正面幅においては東側の建物と近似した値を示し、東西の影響を相互に受けた「中間領域」であると考えられる。一方、明治通りにおける中洲地区はこの通りが持つ、建物高さ及び正面幅の値が大きいオフィス街の雰囲気を保持していないため、「異質領域」として捉えることができよう。

d) 相互関係からみた各街路の位置付け

前節までの結果から、対象街路は南北軸として強い格を持つ街路(渡辺・大博通り)、車の幹線としての機能が高い東西軸街路(昭和・住吉通り)、歩行者動線として潜在的可能性を有する歩行系街路(明治通り・国体道路)の3種類に分類できた。

まず渡辺通りは区間ごとに雰囲気が異なっている

が、一方で他の街路からの影響は認められず、変化領域が多数見られた。これより渡辺通りは変化に富む(ばらばらの)空間であり他を受け入れない雰囲気を持つ街路と位置付けられる。もう一方の南北軸である大博通りは、舗装と建物用途が統一されているため、通り全体の統一感があり歴史性も深く風格ある街路であると位置付けられる。

北の東西軸である昭和通りは50m街路としての格の強さは認められるが、茫洋とした街路空間を形成し、さらに現地踏査より数カ所での舗装の切り替わりが看取された。これにより、交通機能・規模の点では質が高いが通りとしての魅力に欠ける街路と位置付けられた。一方、南の東西軸である住吉通りは、他の対象街路との接続部分において連続領域を形成しており、街路の両端が他の街路から影響を受けていると考えられる。これにより、通りの始点が不明瞭であり存在感に欠けるイメージを有する街路と位置付けられた。

上記の4つの街路に囲まれた範囲を東西に走る明治通りと国体道路は他の対象街路よりも街路幅員が小さく、歩行系街路としての可能性を持っていると考えられる。明治通りは、中洲を除く区間で高層オフィス街の雰囲気を保持している一方、街路樹が与える印象が強いため、オフィス街を貫く落ち着いた品のある歩行系街路と位置付けられた。これに対し、国体道路は対象街路の中で幅員や建物の規模が小さく、用途に統一感が見られないことから雑多な街路空間になっている。また、南北軸を中央で連絡する立場にあるこの街路が持つ歩行動線の主要軸としての可能性が示唆されたと言えよう。

e) 今後の街路景観整備に向けて

本研究では街路単体や交差点のみ(線や点)に着目しただけでは得られない街路相互の総合的関係性を見出すことができた。このように街路を面的に捉える視点を持つことで、市街地における街路の位置付けや役割の把握が可能となる。これらの意味や役割を踏まえることによって、連続や変化といったシーケンシャルな観点を考慮した街路景観整備の可能性が見出せるのではなかろうか。

参考文献

- 1) 福岡市道路下水道局道路管理部路政課、道路台帳平面図、2008
- 2) 福岡市住宅都市局都市計画部都市計画課、構造都市計画図、用途地域データ(H17年都市計画決定分)建物階数データ、建物用途データ(H19年度基礎調査分)
- 3) 芽野耕治、後藤春彦：事業集積地における街路景観に関する研究—看板率と最大開口率を指標とした街路の類型化—、日本都市計画学会学術研究論文集、pp.211-216、1984
- 4) 福岡市住宅都市局公園緑地部公園管理課、公園緑地調書、2008
- 5) 国税庁ホームページ、財産評価基準書、路線価図：<http://www.rosenka.nta.go.jp/>
- 6) 福岡市交通量調査集計、2007
- 7) 篠原修編・景観デザイン研究会著：景観用語辞典、p.166、彰国社、1988

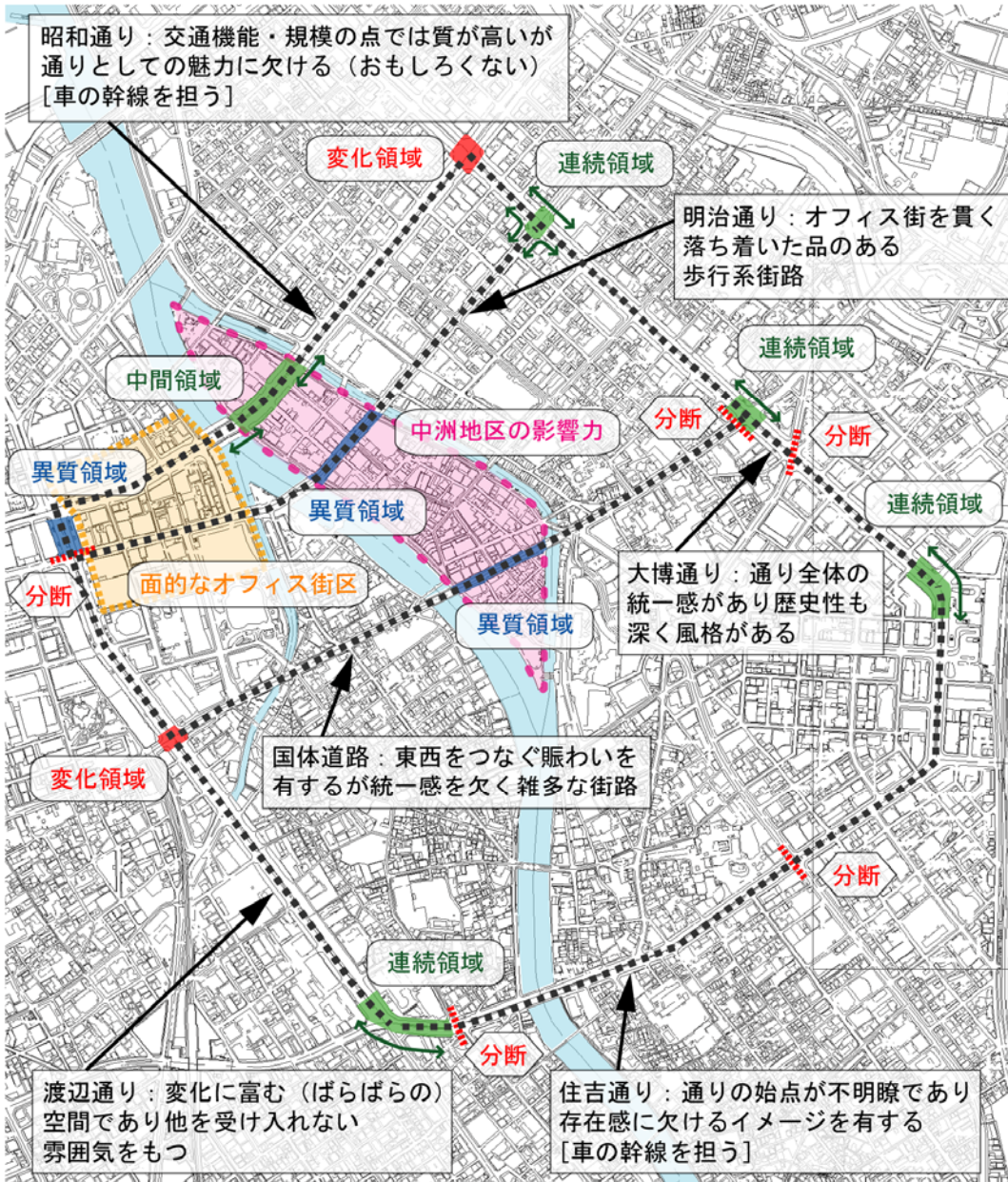


図-5 相互関係からみた街路の位置付け